

Moto revue **Classic** #80



TRITON HUX FLUX
LA PRÉPA SUÉDOISE DE LUXE

REPORTAGES

- CUIRS HELSTONS
- BMW DRAGONI
- LA MECQUE DU CROSS US
- LE CHEVAL D'ACIER



ESSAIS

- RICKMAN MÉTISSE 500
- TRIBSA 750 CATALINA

TRIUMPH - TRITON - TRIBSA - RICKMAN

FABULOUS TWIN



DUCATI VINCENSI
Gagnante aux USA



MOTO GUZZI V7
4 kits «Garage»



YAMAHA XJR 1300
Yard Built Touch



LORD MARCH
Mister Goodwood

L 15920 - 80 - F: 6,90 € - RD

Editions Larivière

PRIX MÉTROPOLE 6,90€
 BELUX: 7,60 € - DOM S: 7,60 €
 ESP/PORT/CONT/GRÈCE: 7,90 €
 POL S: 10,80 CFP - CAL S: 9,80 CFP
 CAN: 11,50 \$CAD
 SUISSE: 12,40 CHF - ALL: 7,90 €

RICKMAN 500 TRIUMPH CHATOKHINE QUEEN

D'une Rickman de motocross assemblée par lui-même il y a 15 ans, Frank Chatokhine a fait une gagneuse en dirt-track anglais !

Texte : Christophe Gaimé - Photos : Alexandre Krassovsky





TRIUMPH
motorcycles

AVON
RES

Chateaux

Castrol
5R
FTW CO

Ruby
EDWIN

Barlow's
dtra
DEUS
5R
SIDE
BURN

maxima
C. H. H. Machine
QUERRY - FN

DOVE

« Cette moto, je l'ai montée il y a 20 ans pour Marco Raymondin. À l'époque, j'étais apprenti. C'est même la première moto dont je me suis occupé entièrement. » C'est vous dire s'il la connaît cette 500 Triumph, le Frank. Le Frank en question, c'est le fils de Roland Chatokhine que l'on ne présente plus. Maintenant, si vous voulez en savoir plus sur cette famille de choc, vous avez le droit de vous plonger dans *MR Classic* n° 64. Là, on est simplement venu causer de la machine qui lui a permis de remporter le titre de champion DTRA en catégorie Vintage.

Le DTRA (pour *Dirt Track Riders Association*), c'est le championnat anglais de dirt-track dont on vous a aussi parlé dans ces pages. Pourtant, à l'origine, la Rickman n'a pas été conçue pour les « sports de glisse » mais plus banalement pour le motocross.

Elle était superbe avec son réservoir alu

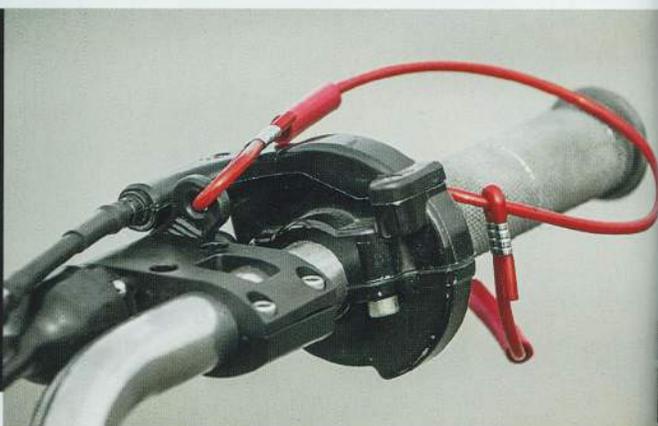
Marco avait passé une commande spéciale à Pat French qui fabriquait les cadres Rickman Métisse avant que Gerry Lisi ne mette la main sur la marque. Mais

laissons-le parler : « L'atelier de Pat s'appelait MRD et je lui avais déjà acheté 4 ou 5 cadres. Là, je voulais un Mark 3 mais avec un angle de colonne avec un degré de moins et un bras oscillant allongé pour conserver le même empattement. Tu comprends, à l'époque, les terrains de cross n'avaient pas de petits virages et l'on favorisait la tenue de route. Bref, j'ai fait plein de courses avec cette bécane pendant 5,6 ans, puis je me suis mis à rouler en enduro et je l'ai un peu délaissée. » Et du coup, c'est Frank qui l'a rachetée, ce qui semble logique. Je me souviens très bien lorsqu'il venait avec pour le Norman

À L'ORIGINE, LA RICKMAN N'A PAS ÉTÉ CONÇUE POUR LES « SPORTS DE GLISSE » MAIS POUR LE MOTOCROSS



Destinée à l'origine aux terrains de motocross, la Rickman 500 a été transformée pour les ovales de dirt-track anglais. Suspensions et roues ont été remplacées, tandis que le « coupe-circuit » a pris place côté droit.



Près de chez lui,
Frank s'entraîne.
Le championnat dirt-track
2015 comportera
un TT-steeple chase
avec un saut...





RICKMAN MÉTISSE 500^e (2014)

► Moteur, transmission

Bicylindre, refroidi par air, 4-temps
Distribution : culbutée, 2 soupapes par cylindre
Cylindrée : 498 cm³
Taux de compression : 10,5 à 1
Alimentation : 1 carburateur
Amal Mk1 ø 30 mm
Boîte de vitesses : 4 rapports
Transmission primaire et secondaire :
par chaîne

► Puissance environ 50 chevaux

► Partie-cycle

Cadre : double berceau
tubulaire en acier
Empattement : 1370 mm
Hauteur de selle : 760 mm
Suspension AV : fourche
télescopique Ceriani GP replica

* Suspension AR : 2 amortisseurs Ceriani replica

Frein AR : 1 disque
ø 300 mm

Pneu avant : Maxxis DTR 1
(dimensions 300 x 19)

Pneu arrière : Maxxis DTR 1
(dimensions 300 x 19)

Réservoir d'essence : 5 litres
Poids : environ 140 kg

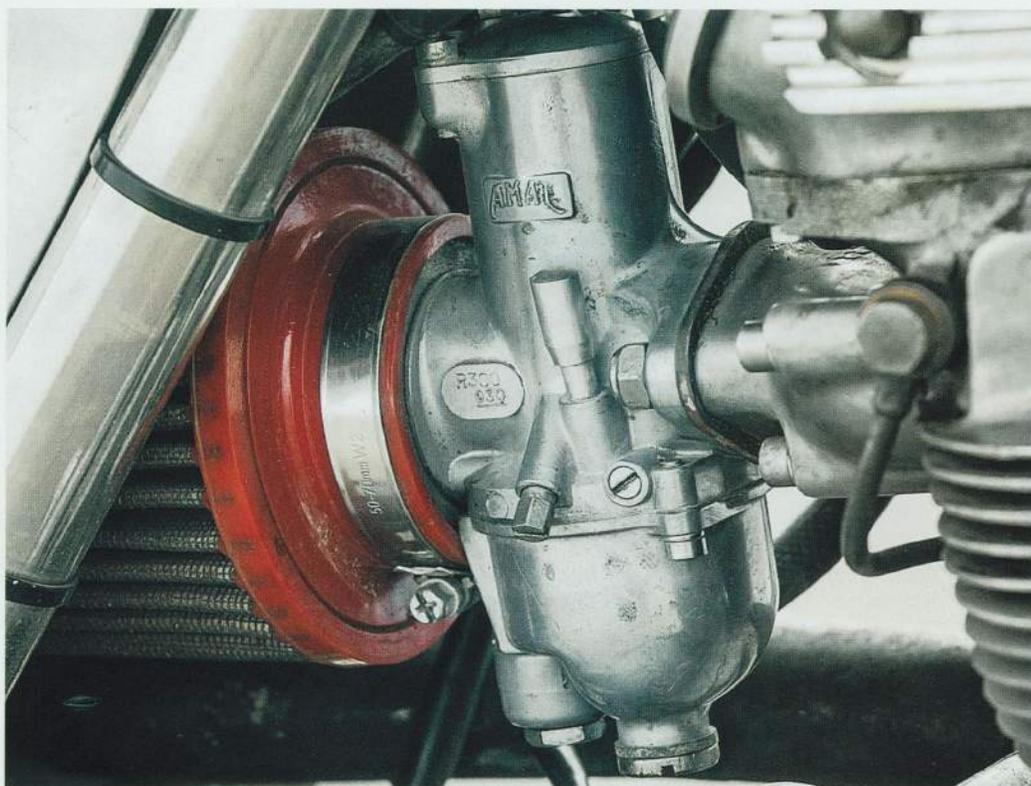
SA MONTURE EST DANS LES COTES. IL ÉTAIT POURTANT UN PEU PARTI À L'AVEUGLETTE

Scramble de Beauval-en-Caux. La Rickman était superbe avec son petit réservoir alu, ses moyeux magnésium de CZ et ses jantes noires. Frank s'en donnait à cœur joie jusqu'à ce qu'il se prenne une grosse pelle en Normandie. Les conséquences de cette gamelle, c'est que Frank est resté trois mois sans marcher à cause d'une hernie discale. Fini le motocross... « *J'ai d'abord pensé la transformer en moto d'enduro puis Dimitri Coste m'a parlé du championnat DTRA. En 2013, je suis allé participer aux roulages d'entraînement.* » Frank constate que le moteur est parfait mais que rien ne va sur la partie-cycle. Du coup, il décide de prendre son temps pour transformer radicalement la Métisse. Et quand Frank

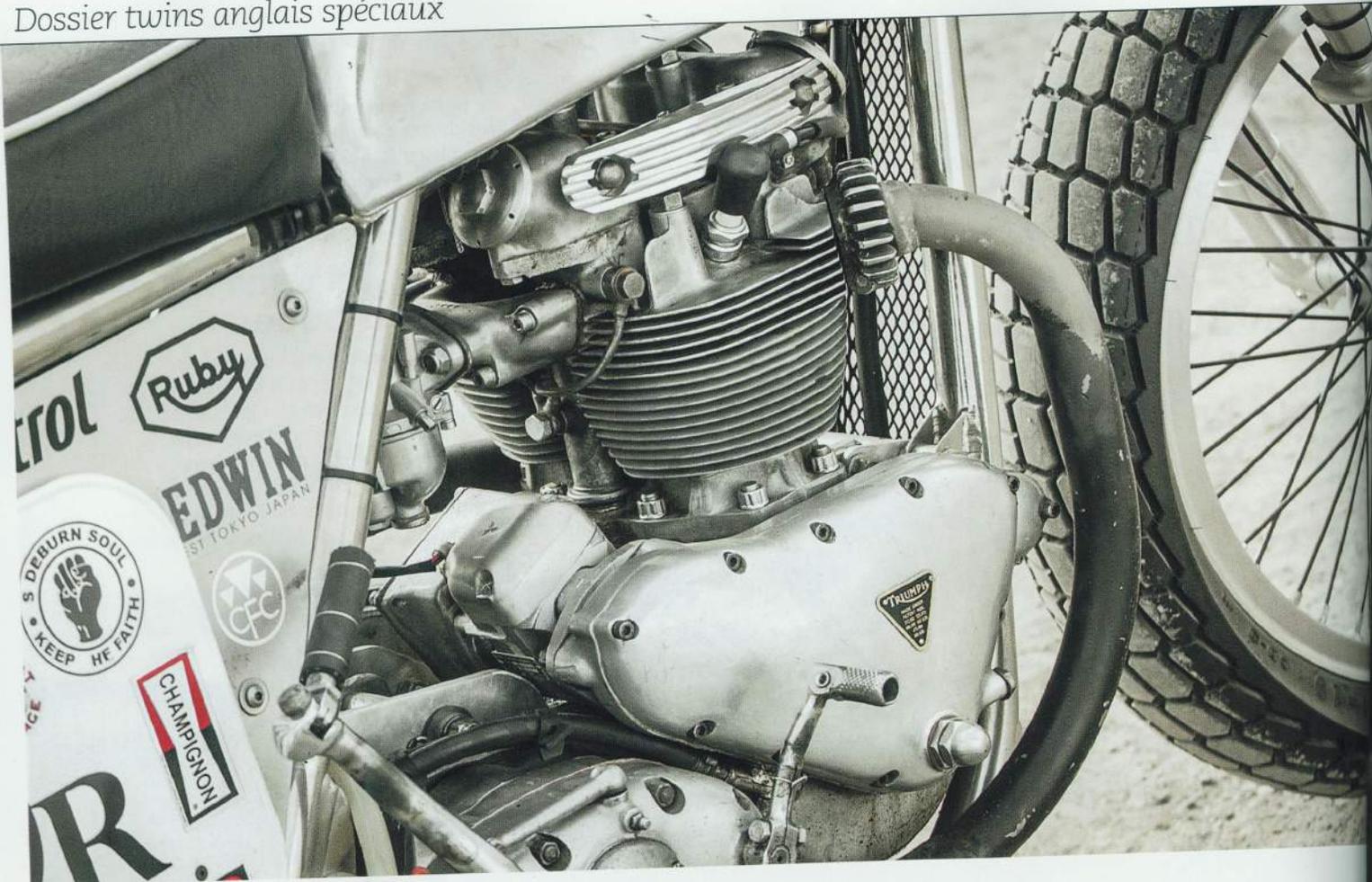
se lance dans un projet, il ne fait pas les choses à moitié. Il commence par remplacer fourche et amortisseurs. À l'avant, il opte pour une Ceriani GP avec des tés qui referment encore un peu plus l'angle de colonne.

Frank fait dans l'authentique

À l'arrière, il monte des amortisseurs de la même marque. Tous ces éléments sont en fait réalisés en Hongrie par Buda. « *Non seulement c'est neuf mais en plus, vous obtenez l'assiette que vous voulez* », précise Frank. Le résultat, c'est que la moto a été rabaissée de 7 cm. Après vérification auprès du fabricant de cadres



Frank et la Rickman en travers : c'est tout ce qu'ils savent faire de mieux ! Ci-contre : le carburateur Amal et son filtre à air, la colonne de direction typiquement Rickman et le réglage de tension de chaîne par excentrique sur le bras oscillant.



anglais Co-Built, Il se rend compte que sa « nouvelle » monture est dans les cotes. Il était pourtant un peu parti à l'aveuglette. Les roues tout-terrain ont évidemment été démontées et remplacées par des éléments de 19 pouces (Akront-Seurat 3) sans frein à l'avant et avec un disque à l'arrière. Mais là encore, Frank fait dans l'authentique puisqu'il a fait venir des États-Unis un moyeu Barnes « quick change ». Un système tout simple qui permet de retourner la roue et profiter ainsi d'un pneu neuf pour la manche suivante. Eh oui, comme ça ne tourne que dans un sens en flat-track, autant pouvoir profiter des deux côtés du pneu ! Ce système est utilisé depuis des lustres par les Américains. L'énorme disque de

300 mm d'époque lui aussi donne une bonne gueule à la Triumph. Et le moteur dans tout ça ? Frank l'a évidemment ouvert avant de se lancer dans la grande aventure. Mais il n'a rien révolutionné.

Objet Volant Non Identifié

« C'est un T100 de 1954. Il y a des pistons "haute compression" JP (made in Australia), un arbre à cames 31/34 (racing), mais c'est la culasse qui est redoutable. Le grand Gérard Branquart l'avait réalisée à l'époque pour Marco. » Le secret, c'est que les soupapes sont en titane avec des queues d'un diamètre de 4,5 mm au lieu de 8 mm. De quoi bien réduire l'inertie.

La boîte de vitesses provient d'une BSA 500 Gold Star Scrambler. Et c'est tout. À part peut-être cette magnéto Mitsubishi à aimant tournant originellement prévue pour un avion. Vous me direz, ça tombe bien puisqu'en championnat anglais, Frank a fait figure d'« Objet Volant Non Identifié » en s'imposant dans toutes les manches auxquelles il était inscrit ! Il compte bien récidiver en 2015 mais va apporter quelques changements à la Rickman. L'échappement va être modifié et la selle remplacée par un modèle moins souple. Les premiers roulages débutent fin mars et la première manche est pour le 20 avril, c'est-à-dire lors de la sortie de votre magazine : merde Frank ! ♦ www.atelier-chatokhine.com

En haut, le 500 Triumph au repos et, page de droite, en action ! Plutôt vaillant pour un twin de 1954. Une partie des chevaux se trouvent dans la culasse Branquart. Ci-contre, à gauche, la pin up porte-bonheur sur le réservoir et à droite, la fameuse magnéto à aimant tournant Mitsubishi, le seul élément nippon de cette moto !



LA BOÎTE DE VITESSES PROVIENT D'UNE BSA 500
GOLD STAR SCRAMBLER. ET C'EST TOUT !

